

Raka linjer, kromade lister, instrumentpanel klädd i träfolie och ett baksäte med spiralfjädrar. Sist, men absolut inte minst, en pampig grill i nosen. Direktörsvagnen Volvo 164 har charm.

PROVKÖRNING JOAKIM ANDERSSON FOTO KARL-FREDRIK VON HAUSSWOLFF

BEAUTYBOX173®





När Volvo visade folkbilen 144 år 1966 var planerna på en lyxversion redan långt gångna. Volvo hade alltid haft märkestrogna köpare i Sverige, men modell 144 motsvarade inte kraven för de riktigt kräsna. Motorn var för liten och penningstarka personer började snegla åt Mercedes 230. Därför debuterade den 6-cylindriga Volvo 164 på hösten 1968.

Från vindrutan och bakåt skiljer sig 144 och 164 inte det minsta åt. Det är under huven och framför allt i fronten som olikheterna finns. En stor portion av bilens charm sitter i den oerhörda grillen som för tankarna till Rolls Royce, eller Mercedes 230...

På var sida om grillen sitter två gallerförsedda hål. Cirklarna utgör en perfekt plats för dimljus och redan 1970 satt här sådana som standard.

Tyvärr fick den fina grillen genomgå två förändringar under livscykeln, som båda stukade den från början fräcka formen. På 1973 års modell blev

stötfångaren kraftigare och den lilla urgröpningen för grillen försvann. Även aktern stukades om, och de stående lamporna ersattes av större och bredare doningar. Året efter kom dödsstöten. Amerikansk lag krävde en ännu kraftfullare stötfångare och 164 fick den "vulgostora" typen vi senare vande oss vid att se på storsäljaren Volvo 240.

Bilens vackra långsidor, med den "oändliga" vågräta linjen i kromlisten och de markerade skuldrorna blev också demolerade med tiden. De sköna spröda kromade handtagen, med tryckknappar, blev 1973 ersatta av infällda doningar. Med andra ord, det är de första årgångarna av Volvo 164 som är intressanta ur ren formgivningssynpunkt.

För designen stod Janne Wilsgaard som ritat mängder av Volvo-produkter, inte bara personbilar. Han började sin karriär med PV544 och avslutade långt senare med 850-serien. Janne Wilsgaard gav Volvo flera av de signum >>

175[®]

Så här ska en sedan kaross se ut. En rak midjelina, kryddad med en kromlist som förbättrar intrycket av en lång vagn. Volvo 164 ritades av Janne Wilsgaard och premiärvisades 1968.



>> som går i arv än i dag. Bland annat de markerade skuldrorna. Men även "ordensbandet", som korsar den stora grillen på 164:an, är Jannes förtjänst. Bandet fanns på Volvos allra tidigaste bilar men föll i dvala under en 20-årsperiod. Nu lär det aldrig släppa taget om Volvo-grillen.

V8-PLANER

Modell 164 är tio centimeter längre än sin lillebror, ett krav för att den större motorn ska få plats. I slutet av 1950-talet hade Volvo planer på att sätta en V8 i produktion men trenden började så sakteliga vända mot mindre motorer. Under locket på 164 sitter en rak 6-cylindrig motor, i princip samma drivkälla som i 144, bara förlängd med två cylindrar. Det måttliga effektuttaget på 130 hästkrafter gör motorn i stort sett outslitlig. Det bör dock tilläggas att det är en törstig pjäs, som gärna sörplar två liter milen. Men bränsleför-

brukningen är sällan relevant när det gäller entusiastbilar, som inte rullar så många mil per år.

Elektronisk bränsleinsprutning infördes 1972. Det gav hela 30 extra hästkrafter och Volvo-limosinen blev duktigt snabb. Nio sekunder upp till 100 knyck, och närmare 190 km/h i toppfart.

Bilen erbjöds med diverse olika växellådor. Förutom den manuella 4-växlade versionen fanns en 4-växlad historia med överväxel. Ytterligare ett tillval var 3-stegad automat och på den versionen ingick servostyrning.

Volvo 164 är en uttalad glidare. Det tio extra centimeter som adderats jämfört med 144 sitter mellan axlarna, så bilen går mjukt och följsamt. Men gjutjärnsmotorn gör bilen framtung och vid snabb kurvtagning knycker den ordentligt.

Framstolarna är breda och man sitter riktigt skönt. Tidigare modeller >>



176

VOLVO 164 - Motor: Rak sexa på 2 978 cm³. **Max effekt vid r/min:** 130 hk vid 5 000 r/min. **Toppfart:** 175 km/h. **0-100 km/h:** 11 sek. **Tjänstevikt:** 1 360 kg. **Drivning:** Bakhjulsdrift, motorn fram. **Bränsleförbrukning:** 20,5 L/100 km. **Standardutrustning:** Höj- och sänkbar förarstol, säkerhetsbälten fram, fällbara ryggstöd med inställbart svankstöd, ljusstuta, automatiskt backljus, eluppvärmd bakruta. **Grundpris:** 25 500 kronor (1969). I dag ligger ett fint exemplar på runt 50 000 kronor.

» saknar i och för sig nackstöd, om vi nu ska prata säkerhet - ett kärt ämne för Volvo. Bilen vi har inspekterat har rattväxeln vilket lämnar en ren och vacker kardantunnel framför och mellan framstolarna (handbromsen sitter nämligen till vänster om förarstolen). Baksätet har två djupa sittplatser, med nedsjunkna sittdynor och djupa ryggstöd. Den böljande formen på baksätet är extremt läcker och man blir verkligen sugen på att slå sig ner. Spiralfjädrar i sittdynan gör färden komfortabel, om föraren tar det lugnt över gupp.

Instrumentpanelen, plockad från 144, går i minimalismens tecken. Hastighetsmätaren löper vågrätt och varvräknaren är bortrationaliserad. Så gör också klockan. "Frånvaron av klockan är ju numera ett nästan komiskt exempel på Volvos tjurskallighet..." skrev Teknikens Värld vid det första testet, vintern 1969.

Ratten är gigantisk och tutan består av en aluminiumring som löper

strax innanför rattkranen. Panelen är klädd med en mindre trovärdig träfolie, som vårt testexemplar har skonats från.

Den charmiga instrumentpanelen fick ge plats för en modern version 1973, med cirkelformade mätare (hela fem stycken!), kromade fläktmunstycken, en klocka och annat extravagant.

Devisen att saker och ting var bättre förr känns rätt när man pratar om Volvo 164. Den avskalade formen försvann med åren - och charmen med den. Årsmodellerna 1969 till 1971 är mest intressanta och under dessa tre år producerades totalt 52 789 vagnar. Lyxvagnen gick i graven 1975, efter 153 179 tillverkade exemplar. Det var dags att ge plats åt modell 264, en bil med avancerad V6-motor i aluminium. En sexa i V-formation orsakade mest problem för Volvo, så när Volvo S80 introducerades 1998 var sexan rak igen. Med andra ord, Volvo 164 var rätt - långt före sin tid. ©